

Ridning i landskapet

– planering för ökad tillgänglighet för ryttare



Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten,
Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) 15 hp

Elisabeth Möllerström
Fakulteten för Landskapsplanering,
trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU Alnarp
Landskapsarkitektprogrammet
2010-03-26



SLU

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Examen: kandidatexamen

Titel (sve): Ridning i landskapet – planering för ökad tillgänglighet för ryttare

Titel (eng): Riding in landscape- planning for improved availability for riders

Ämne: Landskapsplanering

Nyckelord: ridning, tillgänglighet, planering, jordbruksmark, tätortsnära landskap, beträdor, rekreation

Författare: Elisabeth Möllerström

Handledare: Christine Haaland, område Landskapsutveckling, SLU Alnarp

Examinator: Mark Huisman, område Landskapsutveckling, SLU Alnarp

Kurskod: EX0378

Kurstitel: Skriva om landskap

Omfattning : 15 hp

Nivå och fördjupning: Grund C

Alnarp, april, 2010

Serie: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Bildkollaget på framsidan föreställer ridning på ridslinga i åkerlandskap. (Elisabeth Möllerström 2010)

SAMMANDRAG

Att rida ut i naturen på sin häst är ett sätt att uppleva landskapet men det är också motion och rekreation. Målet med uppsatsen är att studera och beskriva det nuvarande intresset och arbetet på lokal, och även till viss del regional nivå, med att förbättra tillgängligheten för ryttare i utvalda delar av Skåne som består av intensivt brukad jordbruksmark. I de utvalda områdena finns det en problematik med ett ökat antal ryttare och hästar och få möjligheter att röra sig i landskapet. Uppsatsen undersöker hur tre kommuners processer, med tyngdpunkt på Ängelholms kommun, ser ut för att öka tillgängligheten för ryttare. Genom intervjuer med personer som är aktiva i ett ridslingeprojekt i Ängelholms kommun och erfarenheter från de andra kommunernas representanter skapas en bild av hur arbetet ser ut. Syftet är att förstå hur arbetet ser ut i några Skånska kommuner och delvis på regional nivå, såväl som att öka medvetenheten om ridslingor i det aktuella landskapet, vilket även kan ligga till grund för en generellt ökad tillgänglighet i vårt landskap.

Uppsatsen tar upp vikten av goda markägarrelationer, de fördelar kommuner får ut av satsning på ridslingor och hur förutsättningarna för ryttare i de aktuella områdena ser ut. Studierna visar på att det är eftertraktat bland ryttare att få bättre ridmöjligheter i landskapet. Markägarna är en avgörande aktör i sammangatet och även den ideella kraften från föreningarna för skötsel av ridslingor. På regional nivå finns idag den nybildade föreningen Hästen i Skåne som kan komma att fylla det behov som finns av en samordning av hästrelaterade samhällsfrågor i regionen. Att förbättra tillgängligheten i det intensivt odlade jordbrukslandskapet är ett relativt nytt fenomen och de pågående projekten i kommunerna behöver därför utvärderas om några år.

Nyckelord: *ridning, tillgänglighet, jordbruksmark, tätortsnära landskap, beträdnor, rekreation.*

ABSTRACT

To go horseback riding in nature is a way to experience the landscape; however horseback riding also function as exercise and recreation. The aim of this essay is to study and describe the current interest in landscape availability, in addition to the work being done at a local, as well as partial description of regional level, to enhance the availability for riders in selected parts of Skåne. In these selected areas there are problems with increasing numbers of riders and horses and few possibilities to use the landscape for riding, due to intensively farmed agricultural land.

The essay investigates the efforts regarding enhancing availability in three different municipals, with focus on the municipal of Ängelholm. Interviews with people active in a project concerning riding trails in Ängelholm, combined with experiences of the representatives from the other municipals, provide an idea of the proper approach. The intention is to; firstly, understand the current work at both local and regional level and secondly to increase awareness regarding riding trails and availability in selected areas.

The essay also points out the importance of good relationships between owners of the land and the municipal board. The existing availability and conditions for riders, as well as the benefits riding trails might entail, is also explained. Studies show that it is highly desired amongst the riders to improve the possibilities of riding in the landscape. Landowners are essential to enable riding trails, just as much as the non-profit organisations are important in order to maintain the trails. The newly formed association "Hästen i Skåne", which is on a regional level, might be able to handle questions regarding horses in selected areas. The suggestion to increase availability in landscapes and farmed agricultural land is new, consequently the ongoing projects must be evaluated in the coming years.

FÖRORD

Hästen är ett djur som historiskt sett har haft stor betydelse för människan och för utvecklingen av västvärden. Idag har hästen en annan roll i samhället och används i sportsliga sammanhang och för motion och rekreation.

Mitt intresse för hästen och samhällsplanering gör att jag ställde mig frågan om det finns ett intresse att arbeta med att planera och förbättra möjligheterna för ryttare att rida ut i det skånska åkerlandskapet. Som blivande landskapsarkitekt finner jag ett intresse i landskapet utanför staden och hur det kan göras tillgängligt. Med denna uppsats studerar jag förutsättningar och hur man i ett antal kommuner arbetar för att öka tillgängligheten i landskapet för ryttare.

Jag vill rikta ett stort tack till Lene Hansson, Ängelholms kommun och Nils-Inge Larsson, projektledare, för att ni tagit er tid för intervjuer. Jag vill även tacka min handledare Christine Haaland och Anna Peterson som kommit med bra tips och idéer.

Slutligen vill jag uppmärksamma Hästen i Skåne och projektledaren Barbro Bent som arrangerade en lärorik träff angående utvecklingen av ridslingor i regionen och medverkande Andreas Frostensson från Vellinge kommun samt Ylva Wallström från Sjöbo kommun.

Ängelholm
2010-03-26
Elisabeth Möllerström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	8
Bakgrund	8
Mål och syfte.....	8
Frågeställningar	9
Material och metod.....	9
Disposition.....	10
Avgränsning	10
Förutsättningar för ridning i landskapet	11
Det typiska slättlandskapet i Skåne	11
Hästen och rekreation	11
Hästen och Allemansrätten	12
Hästen och trafiken	12
Bra ridvägar.....	13
Beträder och dialog med markägare.....	14
Hästen och kommunal planering	15
Regionens arbete med ridvägar.....	16
Exempel på hur man har arbetat i kommuner.....	16
Ängelholm.....	17
Ängelholms utredning av hästnäringen resulterar i att bristen på ridvägar uppmärksammas ..	17
Kommunen agerar i frågan och ett hästråd bildas	17
Ansöker om bidrag.....	18
Ängelholms terrängryttare- en ideell förening	18
Markägarkontakt.....	19
Information	19
Ridslingornas utformning	19
Skötsel av ridslingor	20
Samarbete och erfarenheter	20
Dagsläget.....	21
Vellinge	21
Sjöbo	22
Diskussion & Reflektion	24
Källförteckning	27
Otryckta källor.....	27
Muntliga källor	27

Minnesanteckningar	27
Internet	27
Tryckta källor	29

BILDFÖRTECKNING

Figur 1. Foto: Kristina Möllerström.....	11
Figur 2. Foto: Elisabeth Möllerström.....	12
Figur 3. Foto: Mats Gyllin.....	14
Figur 4. Foto: Christine Haaland.	15
Figur 5. Foto: Elisabeth Möllerström.....	20

INLEDNING

Bakgrund

Att rida ut i naturen med sin häst kan vara en fantastisk upplevelse då du kommer nära naturen och samtidigt upplever samspelet med ett djur. Allt fler människor upptäcker hästen som hobby och rekreation, andra har hästen som sitt arbete, men gemensamt är att de allra flesta vill rida ut sin häst i landskapet. Problem uppstår när ritten består av att korsa stora trafikerade vägar eller rent av tvingas rida på dem och mötas av billister som inte respekterar och inser faran en häst kan utgöra är det ingen lyckad upplevelse av vårt landskap.

Hästverksamhetsområdet i Sverige växer och antalet hästar har sedan 1960-talet ökat med cirka 300 procent till någonstans mellan 250 000-300 000 (Pedersen 2004, sid. 5).

Hästnäringen ger stora intäkter till lantbruken, skapar många arbetstillfällen och omsätter årligen 20 miljarder och genererar över 4 miljarder i skatteintäkter (Bexelius 2006, sid 17).

I Skåne, som är ett av de mest hästtåta länen i Sverige, finns det mellan 35 000 och 40 000 hästar (Pedersen 2004, sid. 5). Här bor det också många människor och speciellt tätbefolkade är de västra delarna av Skåne där cirka 69 % av invånarna bor (Region Skåne 2010 [online]). I dessa områden finns också den dyrbara jordbruksmarken som på fem år har ökat med 174 procent i värde (LRF Konsult 2010 [online]). Hästar, människor och ett effektivt jordbruk är tre faktorer som ska samsas om utrymmet. I *Hästen i landskapet* skriver Svala (2002, sid 12) att hästantalet fortsätter att öka och då speciellt i expansiva regioner.

Som omväxling till ridning i ridhus och paddockar vill många ryttare rida ut sina hästar i naturen och för vissa är det en nödvändighet i bristen på ridbanor. Att rida är ett mycket trevligt sätt att uppleva landskapet, men många ryttare är idag begränsade i sina möjligheter att rida ut i omgivningarna (Persson 2003, sid 9). Begränsningarna kan vara allt från stora vägar och otillgängliga odlingslandskap såväl som konflikter med markägare, vilket resulterar i minskad tillgänglighet.

Hästen är trots sitt antal fortfarande inte särskilt uppmärksammat i samhället och ofta belyses andra aktiviteter och rekreativsmöjligheter (Wallström 2008, sid 2). Trots nuvarande problem är det viktigt att ta tag i problematiken och se möjligheterna och använda det engagemang som finns i hästverksamheter. Det finns ett behov av att se över och utveckla möjligheterna gällande att på ett säkert sätt kunna rida ut i landskapet då det med allt fler hästar och ryttare blir ett ökat tryck på natur och marker (Wallström 2008, sid 6). Som blivande landskapsarkitekt kan dessa frågor bli aktuella i det framtida yrket och genom att samhället tidigt börjar planera för hästen som en del av samhället kan sannolikt många problem undvikas och ur ett landskapsplaneringsperspektiv generellt öka tillgängligheten i jordbrukslandskapet.

Mål och syfte

Målet med denna uppsats är att beskriva och studera det nuvarande arbetet som finns i den skånska regionen med tyngdpunkt på några skånska kommuner för att utveckla tillgängligheten och möjligheten att rida ut i naturen för ryttare i de tätbefolkade områdena och jordbrukslandskapet. Att uppmärksamma ridningen i landskapet och hur man idag arbetar med att öka tillgängligheten och motverka framtida konflikter mellan olika intressenter behandlas i uppsatsen. I Ängelholms kommun finns ett pågående projekt angående ridslingor och detta ska studeras samt liknande projekt i regionen.

Syftet är att förstå hur man i dagsläget arbetar på kommunal nivå och om det finns någon regional samordning för att öka tillgängligheten för ryttare i områden med mycket

människor och intensiv lantbruksproduktion. Syftet är också att uppsatsen ska leda till ökad medvetenhet om ridslingor i det aktuella landskapet som även kan ligga till grund för en generellt ökad tillgänglighet i vårt landskap.

Frågeställningar

- Finns det ett kommunalt intresse att förbättra möjligheterna för ryttare att rida ut i det skånska åkerlandskapet?
- Hur ser arbetet ut med att öka tillgängligheten för ryttare att rida ut i landskapet?
- Finns det fördelar för kommuner och även regionen att satsa på ett bredare utbud av ridvägar?

Material och metod

Materialet till denna uppsats består huvudsakligen av rapporter, uppsatser och intervjuer. Genom intervjuer och studier av rapporter och uppsatser har jag undersökt kommuners och föreningars tillvägagångssätt för att förbättra tillgängligheten för ryttare i landskapet. För att få en fördjupad förståelse av problematiken kring ämnet har jag studerat förutsättningarna i landskapet och hur hästverksamheten ser ut i det aktuella området. Till dessa studier har jag använt litteratur i form av rapporter och uppsatser. En del information bygger på andrahandskällor men jag har bedömt dem som trovärdiga och relevanta.

För att få en inblick i hur arbetet kan gå till och se ut i en kommun har jag studerat Ängelholms kommun. I kommunen pågår ett projekt angående utvecklingen av ridslingor. Genom kvalitativa intervjuer med kommunens representant i hästfrågor och utredare av hästnäringen samt projektledaren har jag kunnat följa arbetets utveckling till dagsläget. En kvalitativ intervju var en lämplig form då denna gör det möjligt att öka förståelsen av ett nytt fenomen (Lantz 1993, sid 31). Genom att göra halvstrukturerade intervjuer med relevanta frågor finns möjligheten att göra förändringar vad det gäller frågornas form och ordningsföljd om så krävs för att följa upp svaren (Kvale 1997, sid 117). Detta gjorde det möjligt att låta intervjupersonerna själva utveckla och ta upp det som de fann viktigt. Intervjuerna sammanställdes och intervjupersonerna har haft möjlighet att läsa igenom materialet för godkännande.

Genom att även studera arbetet i två andra kommuner med likande problematik har jag kunnat göra jämförande analyser. Material har även samlats in från en regional träff angående ridslingor anordnad av föreningen Hästen i Skåne. På denna träff berättade representanter från Vellinge kommun och Sjöbo kommun om sina erfarenheter av utveckling av ridslingor. En möjlig väg hade varit att göra likande intervjuer som gjorts med ovan nämnda personer i Ängelholm men ridslingeträffen i Höör gav en klar syn på deras upplevelser och erfarenheter av problematiken kring ämnet vilket bedömdes vara tillräckligt. Dessa personer har haft möjlighet att läsa igenom det sammanfattade materialet och godkänna det.

En alternativ metod kunde ha varit att studera hur ryttare upplever tillgängligheten men det stod tidigt klart under arbetets gång via intervjuer att det var högt önskat bland ryttare i dessa områden att utveckla bättre ridvägar. På grund av arbetets begränsade omfattning fanns det även en risk att underlaget bland de utvalda ryttarna skulle visa sig bli missvisande och inte redovisa en korrekt bild varför denna metod förkastades.

Bilderna är till för att öka förståelsen och läsviljan och de är godkända att publiceras med upphovsmännens medgivande.

Disposition

För att tydliggöra och beskriva förutsättningarna som finns i det berörda ämnet och landskapet inleds denna uppsats med att reda ut dessa begrepp: det typiska slättlandskapet i Skåne, hästen och rekreation, hästen och Allemansrätten, hästen och trafiken, bra ridvägar, beträdor och dialog med markägare, hästen och kommunal planering samt regionens arbete med ridvägar.

Detta följs av studier och intervjuer angående ett ridslingeprojekt i Ängelholm. För att få ytterligare uppfattning redogörs för likande projekt i Vellinge och Sjöbo kommun. Uppsatsen avslutas med diskussion och reflektion av det behandlade ämnet.

Avgränsning

Problemet med begränsad tillgänglighet för ryttare är som störst i tätbefolkade områden och i produktiva åkerlandskap, därför avgränsas uppsatsen till ett fåtal kommuner i Skåne där dessa förutsättningar finns. Sjöbo kommun erbjuder olika förutsättningar men problematiken finns i vissa delar av kommunen. Uppsatsen avgränsar sig till ridning i landskapet och tar inte upp körning med häst och vagn då det ställer andra krav.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR RIDNING I LANDSKAPET

Det typiska slättlandskapet i Skåne

Stora delar av landskapet i västra Skåne består till övervägande del av intensivt odlad åkermark och regionen är dessutom mycket tätbefolkad. På många platser dominerar det storskaliga åkerlandskapet och möjligheterna för allmänheten att få tillgång till detta landskap är få (Fogelberg 2009, sid 9). Jorden är mycket bördig och innehar av den anledningen ett högt marknadsvärde. Fogelberg påpekar också att det är en stor del av befolkningen som är bosatt i tätorter i slättlandskapet, dessa är begränsade att använda sitt närliggande landskap för rekreation.

Fogelberg menar vidare att dagens samhälle har en annan syn på landskapet än tidigare generationer och det är inte längre bara ett landskap som ska producera vår mat. Landskapet i den kommande informations- och upplevelseåldern kommer att värderas efter möjligheten att använda det och efter individens behov (2009, sid 20).

Utvecklingen har gått mot allt större sammanhängande åkerlappar och andelen markvägar har minskat. De mindre markvägarna skapar förutsättningar för allmänheten att röra sig i landskapet och är spridningskorridorer för växter och djur (Persson 2003, sid 55), vägar som dessa konkurreras ut av större vägar som skapar barriärer och försvårar tillgängligheten. På bilden nedan (figur 1) rider ryttarna på en mindre asfaltsväg där det trots allt förekommer en del motortrafik.

I Skåne finns det många mindre gårdar som idag hyser hästar och dessa bidrar till att öka invånarantalet och aktivitetsnivån på landsbygden, dock är inte alla gårdar väl lämpade till sådan verksamhet då möjligheterna att rida ut är begränsade. För inackorderingsstall är tillgängliga ridvägar en viktig faktor för lönsamheten (Elgåker 2006, sid 33).



*Figur 1. Många ryttare är hänvisade att rida på trafikerade vägar i det skånska jordbrukslandskapet.
Foto: Kristina Möllerström.*

Hästen och rekreation

Allt fler upptäcker hästen som ett sätt att uppleva landskapet. Ett bevis på det är det ökade intresset för hästturism och turridning (Bexelius 2006, sid 4).

I Sverige rider 500 000 svenskar för motion, rekreation eller tävling och räknat på antalet utövare är det den näst största idrotten bland tjejer, 13-20 år (Svenska Ridsportsförbundet 2008 [online]). Det som uppmärksammas inom ridningen är ofta tävling och sport, men

nästan 90 procent av Svenska Ridsportsförbundets medlemmar saknar tävlingslicens. Situationen ser liknande ut i hela den svenska hästvärlden (Bexelius 2006, sid 4).

I rapporten *Kartläggning och analys av hästverksamheten i Sverige* görs en försiktig uppskattning att 75 procent av hästbeståndet hålls av personer och hushåll som använder hästen för fritid och hobby (Persson 2005, sid 61).

I boken *Hästen i kommunen – betyder mer än du tror. En praktisk guide för kommunens medarbetare* (Bonorden 2008, sid 117) skriver författaren att umgänget med hästar är dokumenterat bra för människan och bland annat leder till en bättre livssituation. Där står vidare att många människor återhämtar sig och klarar stress bättre tack vare möjligheten att med hästens hjälp komma ut i naturen och koppla av.

Hästen och Allemansrätten

Allemansrätten är en gammal företeelse i Sverige och ger oss möjligheter att röra oss på andras marker. Den bygger på att visa respekt för markägare, natur, djurliv och andra människor. Allemansrätten gäller den som färdas till fots, med skidor, cykel eller till häst, men ridning kan också regleras genom lokala föreskrifter i kommunen (Andersson 2009, sid 6). Eftersom hästar lätt trampar upp mark är det viktigt att vara försiktig när man som ryttare utnyttjar allemansrätten. Så länge ryttare inte rider sönder och förstör enskilda vägar är dessa tillåtna att rida på (Andersson 2009, sid 21). Grusvägar är olika känsliga vid olika väderlekar. Bilden nedan (figur 2) visar en solig dag då slitaget är litet från hästen hovar.

I England finns det ingen allemansrätt, men istället finns det ett ridvägssystem med en lång historia. Elgåker (2008, sid 16) beskriver systemet med så kallade *bridlemays* som sköts av markägarna mot en lägre ersättning. Det är bara tillåtet att rida på de anlagda och hänvisade ridvägarna och på detta sätt vet markägarna var ryttarna rider.



Figur 2. Ridning är tillåtet på enskilda vägar så länge det inte uppstår skador på vägen. Foto: Elisabeth Möllerström.

Hästen och trafiken

Hästen är ett flyktdjur med blixtnabba reaktioner. Det finns stora risker när hästen måste samsas med bilar och andra motorfordon på vägar med bland annat dålig sikt och höga hastigheter. Många ponnyer rids av barn och när dessa ekipage tvingas ut i trafikerade omgivningar utsätts barnet, djuret och övriga trafikanter för faror.

I slutrapporten *Trafiksäkerhet till häst* (Pinzke & Elgåker, 2008) presenteras olycksstatistik där hästar är inblandade. I Skåne inträffar 19 procent av landets alla trafikolyckor där ryttare eller hästekipage är inblandade. För ryttare är det vanligast med mötes- och

upphinnandeolyckor. 59 procent av olyckorna inträffande på allmän väg och olyckor är vanligast på vägar med hastighetsbegränsningen 70 km/h.

På Transportstyrelsens hemsida (2009 [online]) informerar man om hästar i trafiken. När hästen rids eller leds gäller bestämmelserna om fordon i tillämpliga delar. Ridningen ska ske på höger sida av vägen och om det finns en vägren ska den användas. Det är inte tillåtet att rida på gång- och cykelbanor.

Persson skriver i sitt examensarbete *Planering för tätortsnära ridning – mer än bara ridhus* att bilister inte alltid inser riskerna som en häst kan utgöra i trafiken och att förarens attityd kan skapa farliga situationer. Grusvägar sänker ofta bilisternas hastigheter och de visar större hänsyn till ryttare och deras hästar på dessa vägar (2003, sid 54).

Bra ridvägar

Vad kännetecknar en bra ridväg? Ryttare väljer i regel sin ridtur främst efter hur säker den är (Persson 2003, sid 11). Stora trafikerade vägar innebär ofta en stor säkerhetsrisk. Asfalt, som lätt blir hal för hästen i en skräm situation, och färgskiftningar kan skapa ytterligare problem för ekipaget. Hästen behöver utbildning för att bli säkrare i trafiken och de reagerar olika på olika föremål i nya situationer. Att veta hur en enskild häst reagerar i en situation är svårt om man inte känner den. Hästen kan bli rädd för föremål som avviker från det den är van vid. En häst kan reagera kraftfullt på exempelvis barnvagnar, rullskidor, inlines och en häst med vagn (Persson 2003, sid 11-13).

Persson (2003, sid 53-54) drar följande slutsatser av sin enkätundersökning gällande bra ridvägar: flyktvägar är mycket viktiga för att hästen ska känna sig trygg och den följer gärna tydliga riktningar. Dessa riktningar kan vara ett staket, en allé eller en stig, men det är viktigt att det är ett säkert riktgivande element. Hästen får inte kunna trassla in sig i staket eller skada sig på utstickande föremål. Det som avgör om en väg känns trygg eller inte är möjligheten att komma undan i en trängd situation. Att kunna överblicka en situation är viktigt för ryttaren, hästen och övriga trafikanter. Om ryttaren hinner se en kommande situation innan den inträffar hinner ryttaren förbereda hästen och minskar därmed risken för en överraskad och skräm häst. För ryttaren är komplexa situationer till nackdel då den redan har hästen att koncentrera sig på.

När hästen rids ut i landskapet erbjuds olika underlag. Veterinär Roepstorff förklarar i en artikel skriven av Borglund (2008 [online]) att för hästens hållbarhet har underlaget den rids på stor betydelse och att variera ridningen på olika underlag är bra för hållbarheten och hästens hälsa. Vidare menar Roepstorff att djupa tunga underlag är påfrestande för hästens senor och ökar skaderisken.

Vid utridning i landskapet finns det tillfällen när underlaget inte tål slitaget som hästens hovar utgör. Vid blött underlag är det stor risk att hästen trampar sönder marker med en hög lerhalt (Persson 2003, sid 15).

Att utveckla möjligheterna för ryttare att rida i landskapet kan göras på olika sätt och det finns olika definitioner av ridvägar i landskapet. I *Hästverksamhet på annans mark - en handledning för att skapa ridleder och lokala ridlingar* (Skogsberg 2006) görs följande definition:

”Ridslinga

En ridslinga är ett mindre ridstråk, som i första hand är tänkt för att styra lokala ryttare att rida utmed markerade vägar och stigar. Ridslingor kan vara en bra lösning för att lösa allemansrättsliga problem i områden med relativt stor hästtäthet och begränsade utrymmen för ridning. Samma ryttare utnyttjar ridslingan under relativt korta men frekventa tillfällen.

Ridled

En ridled är ett längre markerat ridstråk, som bland annat är till för att locka hästintresserade turister till ett område. Ridleden kan vara för både ryttare och för körning med vagn. De som använder ridleden gör det sällan men vid varje tillfälle under en längre tid, kanske flera dagar. Runt ridleden finns ofta ett serviceutbud med mat och övernattnig för både häst och ryttare.”

(Skogsberg 2006, sid 2)

Man kan tydligt se att ridslingor och ridleder fyller olika syften för ryttaren och hästnäringen och därför är ridslingor lämpligt att anlägga i åkerlandskapet då de inte ställer samma krav som ridleder.

I förstudien *Inventering och förslag till samordning av ridleder i Skåne* tar författarna (Johansson & Bramryd 2008, sid 10) upp möjligheten att kombinera cykelvägar och ridvägar. Cykelvägar är i regel redan separerade från övrig trafik och skapar därför bra förutsättningar för hästen och ryttaren. Det är viktigt att tydligt visa var ryttaren får rida längs cykelvägen.

Beträddor och dialog med markägare

Ett tämligen enkelt sätt att öka tillgängligheten i jordbrukslandskapet är att anlägga beträddor¹. Beträddor är i regel tillfälliga stråk i åkerlandskapet med insått vallgräs (Gyllin et al. 2008, sid 2). Stråken öppnar upp för rekreation i landskapet och inbjuder till rekreation genom bland annat ridning och promenader. Bilderna nedan (figur 3 och 4) visar tydliga exempel på hur beträddor kan se ut.



Figur 3. Beträddor gör det möjligt att kunna rida och röra sig på ett tryggt sätt i jordbrukslandskapet. Foto: Mats Gyllin.

Fogelberg har sin uppsats *Rekreation i den stadsnära landsbygden* intervjuat Gösta Regnéll som är tjänsteman på länsstyrelsen i Skåne län och en förespråkare av beträddor (2009, sid 32). Regnéll menar att det är en kommunal fråga hur man löser tillgängligheten för människor som inte bor i tätorter och att det finns stora brister i denna hantering. Enligt Regnéll fanns det tidigare ett välutvecklat nät av stigar och markvägar, men idag återstår bara fragment av dessa (Fogelberg 2009, sid 33).

I sin sammanfattning av intervjun skriver Fogelberg att beträddor är ett sätt att öka tillgängligheten i åkerlandskapet och att det behövs en bättre dialog mellan markägare,

¹ Beträdda är ett begrepp som lantbrukaren Anders Björkman i Djurslöv, Staffantorp, skapade när han lade smala åkerremсор i träda och tillät människor att använda dem i rekreationssyfte (Gyllin et al. 2008, sid 2).

kommuner och brukare för att öka antalet beträdor. För att markägaren ska upplåta sin mark måste det finnas någon form av ersättning.
Citatet nedan är från en intervju med Regnéll skriven av Fogelberg.

”Affärsmässigheten för markägarna måste få finnas om tillgängligheten till landsbygden ska öka. Det måste vara en win-win-situation för alla. Genom frivillighet får alla parter glädje av varandra.”

(Fogelberg 2009, sid 35)

Ur en intervju med Charlotte Lindström som har varit projektledare för Region Skånes rapport *Strategi för en grön struktur i Skåne*, som gavs ut 2004, framkommer det att det är viktigt att tillvarata stråken som finns i landskapet för att rörelse ska underlättas och att arbetet med ökad tillgänglighet i landskapet måste utföras med hänsyn till markägare och deras intressen (Fogelberg 2009, sid 36).



Figur 4. Bilden redogör tydligt för hur en beträda kan öka tillgängligheten i åkerlandskapet. Beträda i Tottarp. Foto: Christine Haaland.

Hästen och kommunal planering

I rapporten *Hästar och bebyggelse - Underlag för den fysiska planeringen* (2004, sid 15) tar Pedersen upp att det ökade intresset för hästar har skapat en större efterfrågan hos kommuner att ta fram mark som är lämplig för hästhållning. Vidare skriver han att särskilt i det urbaniserade Skåne är det viktigt att översiktsplanerna tydligt berättar var tätortsexpansionen ska ske och var hästhållningen kan få ta plats.

Översiktsplanen är ett instrument för att klargöra kommunens långsiktiga planer vad det gäller mark- och vattenanvändningen och en vägledning för kommunens och andra myndigheters beslut. Kommunerna bör också klargöra tillgången på ridvägar och övriga områden där ryttare och hästekipage kan röra sig utan problem med markägare, boende eller övriga friluftsintrussen (Pedersen, 2004, sid 15).

I ramprogrammet för hästforskning vid SLU och SVA 2002–2010 (Gröndahl & Nyman 2002) tar man upp att det behövs mer forskning och kunskap inom planering av ridvägar för högre säkerhet och bättre utnyttjande. Vidare krävs det forskning om hur hästfrågor skall hanteras i samhällsplaneringen.

I *Hästen i landskapet* skriver Svala (2002, sid 15-16) att det är människor som bor och arbetar i tätorter som främst nyttjar hästen i dagens samhälle. Trots detta behandlas hästen

inte sällan av bland andra politiker, planerare, forskningsfinansiärer som något exklusivt och marginellt som tillhör lantbruket medan lantbruket sett hästen som en passerad tidsepok.

I rapporten *Hästen i Skåne - en översikt* (Wallström 2008) har Ann-Cathrine Gundberg som en del i kursen "Landskapskommunikation, landskapsvetarprogrammet" på uppdrag av LRF Skåne och Hästen i Skåne genomfört en undersökning av kommuners insikt i den lokala hästverksamheten. Där slås det fast att endast ett fåtal kommuner har tagit fram riktlinjer för etablering av hästverksamheter, förslag till lämpliga områden för etablering, områden som bör vara hästfria och inventerat hästnäringen och dess förutsättningar (Wallström 2008, sid 3-5). I västra Skåne har exempelvis Vellinge, Kävlinge och Ängelholm tagit fram material av olika karaktär .

Regionens arbete med ridvägar

På regional nivå är det svårt att finna en tydlig gemensam plan för utvecklingen av ridslingsor. I *Inventering och förslag till samordning av ridleder i Skåne* (Johansson & Bramryd 2008, sid 1) påpekas att en samordning av ridleder i och mellan olika kommuner saknas, och att det finns en brist på enhetlig häststrategi och regional helhetssyn i Skånes kommuner. Men på initiativ av Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, LRF Skåne och Nationella Stiftelsen för Hästhållningens Främjande startades Hästen i Skåne som ett projekt. Idag drivs Hästen i Skåne som en ideell förening med medlemmar som Jägersro Trav & Galopp, Flyinge AB, LRF Skåne, Hushållningssällskapet Malmöhus, Hushållningssällskapet Kristianstad och partners är Region Skåne och Kommunförbundet i Skåne (Hästen i Skåne 2010 [online]).

På föreningens hemsida (Hästen i Skåne 2010 [online]) kan man läsa om att målet är att vara en regional kunskapsbas och arbeta bland annat för bättre planering för hästen i samhället. *Hästens inverkan på miljö- och samhällsplanering* och *Utvecklingen av samarbetet mellan de olika delarna av regionens hästverksamhet* är två av sju punkter som föreningen anser är viktiga för en positiv utveckling av regionens hästverksamhet. Hästen i Skåne arbetar för hästverksamheten i länet och fungerar som samordnare för den enskilde ryttaren och hästägaren, organisationer, myndigheter och hästrelaterad verksamhet. Också vid samhällsplanering, för näringslivet, turism och hästen som hälsofaktor är de delaktiga.

Föreningen kommer att arbeta för ett utvecklat hästrelaterat kontaktnät, både nationellt och internationellt, för hästverksamheten i Skåne. Inom länet ska man också arbeta för samverkan och nätverk mellan hästverksamheterna. Hästen i Skåne ska fungera som kunskapsbas och kontakt för allmänheten, myndigheter och organisationer.

Barbro Bent som är projektledare för Hästen i Skåne berättade på den regionala ridslingeträffen (2010-02-22) att under 2010 är utvecklingen av ridslingsor ett prioriterat projekt för föreningen vars vilja är att bidra med kunskap och inspiration. Hästen i Skåne betonar genom Bent vikten av att ordenligt inventera sin kommun vad det gäller hästantal, hästanläggningar, föreningar, klubbar och övriga intressenter innan utveckling av ridslingsor sker. På Hästen i Skånes hemsida (2010 [online]) finns information om att anlägga ridleder, ridslingsor och ridstigar. Det har tagits fram ett koncept för hjälp och vägledning att skapa enkla och flexibla ridstigar i åkerlandskapet.

EXEMPEL PÅ HUR MAN HAR ARBETAT I KOMMUNER

Det finns kommuner där arbetet för att skapa bättre tillgänglighet och möjlighet att rida ut i landskapet påbörjats. I uppsatsen har projekt i Ängelholm, Vellinge samt Sjöbo studerats. Dessa tre har valt ut på grund av deras förutsättningar vad det gäller problematiken kring

många hästar och få befintliga ridvägar och att de har aktiva projekt. Projekten i Ängelholms kommun och Vellinge kommun har många likande drag och i Sjöbo kommun har arbetet en annorlunda vinkel från kommunens sida samt att man hållit på längre vilket resulterat i fler erfarenheter.

Ängelholm

I Ängelholms kommun finns ett projekt som under år 2010 kommer att anlägga tre ridslingor av varierande karaktär. Projektet har beviljats pengar från det Svenska landsbygdsprogrammet och nedan sammanfattas projektets process fram till mars 2010 och dess framtida planer. Följande sammanställning bygger på intervjuer med Lene Hansson (2010-02-18), Ängelholms kommuns representant i Hästrådet och Nils-Inge Larsson (2010-02-26) som är projektledare för Ängelholms terrängryttare ideell förening och deltagare i Hästrådet.

Ängelholms utredning av hästnäringen resulterar i att bristen på ridvägar uppmärksammas

Under 2006 beslutade Ängelholms kommunstyrelse att göra en utredning om hästnäringen och hästens betydelse för kommunens utveckling. Utredare var Lene Hansson som arbetar på kommunkansliet med bland annat landsbygdsutveckling. Starten för utredningen var en motion från moderaterna i kommunen som gällde att ta fram en hästpolicy, berättar Hansson. Kartläggning genomfördes under 2007 och det fanns vissa problem med att genomföra kartläggningen då det inte existerade något register över alla hästägare. Vid tidpunkten för inventeringen fanns miljöinspektörer i kommunen som även ansvarade för tillsynen av djurskötsel och deras nätverk användes i utredningen. Som landsbygdsutvecklare hade Hansson även själv ett visst kontaktnät som kom till användning och tillsammans fick de ihop 300 hästägare och 70 hästföretagare i kommunen. Med hjälp av miljöinspektören fick Hansson fram att det fanns cirka 1400 hästar i kommunen, men hon förstod att det fanns ett mörkertal, vilket bekräftades av försäkringsbolag. Uppfattningen var att det i verkligheten fanns cirka 4000 hästar i kommunen. Utredningen visade exempelvis även var hästägare och hästföretagare var lokaliserade i kommunen. Många hästägare fanns längs ett band som sträcker sig från Hallandsåsen, Tåstarp, Munka Ljungby, Starby och vidare mot Ausås och hästföretagen var spridda i kommunen.

Utredning resulterade i många kontakter med hästägare och en av de viktigaste frågorna som kom fram var behovet av ridvägar i kommunen då många hästägare saknade någonstans att rida.

Kommunen agerar i frågan och ett hästråd bildas

Projektledaren för den ideella föreningen Ängelholms terrängryttare Nils-Inge Larsson² berättar att för att ytterligare ta del av kommuninvånarnas synpunkter och idéer kallade kommunen till två stormöten gällande hästverksamheten i kommunen, där alla intresserade var välkomna. På mötena framkom det att det största önskemålet var ridvägar. På det andra mötet sattes kartor upp för att se var det fanns ridvägar och var folk vill rida.

Hansson berättar att kommunledningen beslutade att arbeta vidare med problematiken kring bristen på ridvägar och kommunen bildade därför ett hästråd. Det kom fram förslag på representanter från olika föreningar till hästrådet. Hästrådet består av åtta personer,

² Nils-Inge Larsson är förutom projektledare även ryttare, agronom, fastighetsägare, hästföretagare som säljer hästfoder och jägare.

varav kommunen alltid har en plats. Hästrådets uppdrag blev att ta fram förslag på ridslingor och söka pengar för ändamålet.

Ansöker om bidrag

I Hästrådet diskuterades hur utvecklingen av ridvägar skulle se ut. Vad kunde de göra och vilka resurser som fanns att tillgå var frågor som togs upp i Hästrådet (Larsson 2010). Lene Hansson fick under denna tid kontakt med en person på Länsstyrelsen som hade hört talas om diskussionerna och det framkom att det fanns pengar att söka via Länsstyrelsen (Larsson 2010). Larsson berättar att han genom sitt yrke har kunskaper i hur man ställer samman en projektansökan, vilket han gjorde i oktober/november 2008 tillsammans med Hansson. Drygt ett år senare beviljades pengar från Det Svenska landsbygdsprogrammet till projektet, drygt 440 000 kr, Hansson förklarar vidare att det är första gången i Skåne som landsbygdspengar går till ett ridstigsprojekt. Den totala summan till projektet är 630 000 kr där kommunen ställer upp med cirka 15 % av det totala projektet och ryttarnas egen insats motsvarar ungefär lika mycket som kommunens andel.

*”Vi måste lära oss hur man gör det här, det får bli ett pilotprojekt.
Vi valde Starby, ett rent öppet landskap och slättmark, vi valde
Tåstarp som är skogsmark och Skälderviken som är stadsnära.”*

Lene Hansson (2010-02-18)

Nils-Inge Larsson berättar att en av anledningarna till att man beviljades alla pengarna som man sökt är att projektet är något nytt och att det av den anledningen går att lära sig av inför framtida liknande projekt.

De beviljade pengarna är till projektledarens lön, administration och markägareersättning. I projektet har man lagt in 300 timmar till projektledaren Nils-Inge Larsson som är anställd på timtjänst. Av de beviljade bidragen är 60 % projektstöd och 40% inom utvald miljö för de fysiska åtgärderna. Ängelholms kommun ställer upp med 100 timmar under projektet. En ytterligare anledning till att pengarna beviljades är att slingorna kan användas av andra än ryttarna och ger en ökad tillgänglighet i naturen, förklarar Larsson.

Ängelholms terrängryttare - en ideell förening

Det ska bildas en förening, Ängelholms terrängryttare, där föreningsmedlemmar aktivt ska utveckla slingorna med hjälp av projektledaren. Hansson påpekar att detta är en början och att det finns behov på fler platser i kommunen av att utveckla ridslingor.

För att få rida på slingorna ska en medlemsavgift betalas. Denna avgift ska vara mycket låg, förslagsvis 50 kr per år. Detta ska kontrolleras genom självkontroll, medlemmar håller utsikt så att de som rider på slingorna bär sitt medlemskort synligt. Även turister och de som rider i organiserade ritter anordnade av företag ska betala avgiften, berättar Hansson.

*”Vi gör detta för rekreation och det ska inte behöva
kosta allför mycket.”*

Lene Hansson (2010-02-18)

Fördelen med det här projektet är dels att den som rider får en säker plats att rida på och att man styr upp ridningen enligt markägarens önskemål, menar Hansson. I slättbygden är ryttarna hänvisade att rida på smala, krokiga vägar med en hel del trafik. Kan man få ryttarna ifrån vägarna är det bra för både dem och övriga trafikanter, resonerar Larsson.

Markägarkontakt

Det är projektledarens ansvar att ta kontakt med markägare, men projektledaren kan även fördela ansvaret till representanterna i styrelsen för Ängelholms terrängryttare. Dessa är utsedda med tanke på att de är bosatta och aktiva i olika delar av kommunen. I styrelsen sitter även en representant från LRF och en representant från Ängelholm kommun. Larsson berättar att man i dagsläget ännu inte har tagit några konkreta kontakter med markägare, men att de har haft ett möte med LRF:s kommungrupp och fått en väldigt positiv reaktion. Larsson menar att syftet med hela projektet är att minska eventuella konflikter och skapa ett ridvägssystem som är säkert för ryttare och tryggt för markägare. Hansson förklarar att det är viktigt att någon lyssnar på markägarna och det ska finnas en respekt för markägare, marken har ett ekonomisk värde.

”Som markägare vill jag mycket hellre ha ryttare på en anlagd ridslinga än virrande runt i mina planteringar eller marker med dålig bärighet”

Nils-Inge Larsson (2010-02-26)

Lene Hanson säger att de sökta pengarna delvis är ämnade till en engångsersättning till markägaren, vilket är unikt i Sverige. Det är vanligt att man ger markägaren ersättning varje år.

Projektledaren kommer att skriva avtal med alla berörda markägare och tanken är att avtalstiden ska vara på 15 år. Avtalsersättningen motsvarar 150-200 procent av råmarkspriset på skog, förklarar Larsson.

Information

Både Larsson och Hansson berättar att det har varit lite komplicerat hur man ska marknadsföra projektet. Det är ett känsligt ämne, speciellt för markägare som kan komma att beröras av det. Får man inte ut all information på ett korrekt sätt blir det lätt spekulationer, berättar Hansson. Larsson berättar om erfarenheter från när ansökan till Länsstyrelsen skickades in och blev en offentlig handling. Ansökan uppmärksammades i media, vilket skapade en viss upprördhet och därför är man nu noga med att informera innan man tar beslut.

I början av 2010 bjöd Lene Hansson in ca 370 personer som fanns i registret till ett informationsmöte och 25 stycken närvarade på mötet. Lene Hansson tror att det finns en försiktighet och att folk ibland är mer negativa än vad de behöver vara, problemet är att många inte lyssnar färdigt, menar hon. Det är viktigt med en öppenhet. Efter informationsmötet börjar det komma in anmälningar till föreningen Ängelholms terrängryttare. Den 18 mars 2010 ska föreningen hålla ett årsmöte.

Ängelholms terrängryttare ska utveckla en hemsida med presentation av ridslingorna. Här kommer även nyheter, regler och information att presenteras.

”Vi har lagt grunden så nu kan vi börja arbeta med själva projektdelen.”

Lene Hansson (2010-02-18)

Ridslingornas utformning

Ridslingorna kommer att vara så breda att en häst kommer fram, menar Hansson. På slättmarken kommer de att gå längs gamla körvägar, åhållar och i gränser. Larssons

förhoppning är att ridslingorna ska ta mycket lite, eller ingen, åkermark i anspråk. I Starby finns det en sträcka på 200-300 meter där man kan få miljöersättning för beträda som ryttare får rida på, förklarar Hansson. I Starby kommer ryttarna att behöva gå över landsvägen. Ridslingorna ska vara markerade, precis som motionsspår och det handlar om att bearbeta mark och vegetation där det är svårframkomligt. Det ska underlättas med övergångar, lägga ut makadam och röjas, förklarar Lene Hansson. I Tåstarp finns det redan stigar som ska följas. I Skälderviken är tanken att följa motionsspåren men att separera ryttare och övriga motionärer.

Vid ridslingorna ska det finnas anslagstavlor med information och möjlighet att parkera med bil och hästtransport. Bilden nedan(figur 5) visar ett exempel där ridning är tillåtet i kanten av ett fält där det odlas gräsvall.



Figur 5. Ridslingorna ska öka tillgängligheten i landskapet och ge ryttarna säkrare ridvägar. Foto: Elisabeth Möllerström.

Skötsel av ridslingor

Ridslingorna kommer att skötas och underhållas av medlemmarna i samråd med markägarna. Troligen kommer det att vara 1-2 aktivitetsdagar om året, förklarar Larsson. Varje slinga ska delas upp på 10-15 avsnitt med en lokal representant. Hemsidan och skyltning är ett sätt att nå ut till ryttarna.

Larsson förklarar att projektet bygger på samarbete och att medlemmar ställer upp. Ansvaret är en viktig del, det finns tillfällen när ridslingorna inte får användas på grund av tjällossning, snösmältning, jakt, skogsbruk eller vid tillfällen när markägaren behöver nyttja marken. Larsson har själv erfarenhet av att ställa iordning stigar, bland annat med hjälp en skruvflis som flisar material och menar att det finns stora möjligheter att ordna och bereda ytor utan att det kostar alltför mycket.

Samarbete och erfarenheter

Lene Hansson råder andra kommuner som planerar något likande att se hur projektet utvecklar sig. Hansson menar att det är väldigt bra att lära sig av andra, det är ett känsligt arbete och projektet handlar mycket om människors välvilja. Om det finns 4000 hästar i kommunen kan man aldrig komma ifrån att det rids i landskapet med stöd av Allemansrätten, fortsätter Hansson och menar att det handlar om att välja att medverka i ett samarbete med berörda parter och kunna styra upp ridningen.

Lene Hansson förklarar att det gäller att komma på ett sätt för kommunerna att arbeta med detta. Hansson berättar att Hästen i Skåne kan hjälpa kommunerna med hur de kan

arbeta med ridleder/slingor och att skapa en samlad kunskapsbank med råd och idéer till kommuner och andra intressenter.

Dagsläget

Projektet är fördröjt på grund av att det tog lång tid att få beviljade bidrag från Länsstyrelsen. Meningen var att projektet skulle ha satts igång för ett år sedan. I dagsläget står projektet nu inför att ta de första markägarkontakterna och förhoppningsvis kunna skriva kontrakt. Vid det första årsmötet (Årsmöte, 2010-03-18) som hölls den 18 mars 2010 valdes en ny styrelse som ersatte interimsstyrelsen. Förhoppningen är att kunna starta upp med markarbetet så snart markägarkontakterna är klara under hösten 2010 och inviga ridslingorna i maj/juni 2011.

Vellinge

Vellinge kommun ligger i sydvästra Skåne och här finns en problematik kring ridning i landskapet. I kommunen har man arbetat för att utveckla tillgängligheten och idag finns en förening som heter Vellinge Ridstigsförening. Under våren 2010 är det meningen att ridslingorna ska anläggas.

I Vellinge kommun har man tagit fram rapporten *Hästar och Bebyggelse i Vellinge kommun*. Syftet var att bejaka ridintresset och möta den ökade efterfrågan på att bygga hästgårdar och ridhus och behovet av ridvägar (Lindberg 2006). I rapporten föreslås det att kommunen ska ta initiativ till en arbetsgrupp som kan arbeta för att minska konflikter mellan ryttare, markägare och övriga trafikanter och där målet är att skapa nya ridvägar.

I slutrapporten *Regionala landskapsstrategier för Vellinge kommun/sydvästra Skåne – från strandäng över Söderslätt till backlandskapet* (Larsson et al. 2007, sid 7) sammanfattas det utvecklingsarbete med regionala landskapsstrategier som forskare från SLU Alnarp tillsammans med Länsstyrelsen i Skåne och kommunens tjänstemän arbetat med. I Vellinge kommun har man studerat landskapets multifunktionella aspekter. Fokus har varit på kommunens nordliga vardagslandskap, som mestadels består av svårtillgänglig och intensivt brukad jordbruksmark.

I studien har man använt sig av rådstugor där man bjudit in olika intressenter och intresset bland markägare och lantbrukare har varit stort. Erfarenheter från Vellinge är att lantbrukarna och markägarna har stora problem med ryttare och att markägarna riskerar att förlora både bidrag och direkta inkomster på grund av ryttare (Larsson et al. 2007, sid 23).

Diskussionerna startades i rådstugorna och idag finns föreningen Vellinge Ridstigsförening, en ideell förening. Andreas Frostensson är miljöinspektör i Vellinge kommun och projektledare för utvecklingen av ridvägar i kommunen. Vid en regional ridslingeträff arrangerad av Hästen i Skåne berättade Frostensson (Ridslingeträff 2010) om sina erfarenheter av projektet.

För att utveckla ridvägarna i kommunen satte Frostensson ihop en mindre projektgrupp där medlemmarna kom från olika geografiska delar av Vellinge. Med hjälp av kartor tog man fram lämpliga sträckor att anlägga ridvägar på och översiktsplanarkitekten i kommunen har varit med och stämt av förslaget mot översiktsplanen.

Frostensson har ansvarat för anläggningsprocessen och begärt offerter samt sökt finansiering via Leader³. Anläggandet av ridvägarna kommer att finansierades till 90 procent med Landsbygdsutvecklingsmedel. Kommunen kommer att arrendera den aktuella

³ Leader är en metod som utvecklas i EU där lokala invånare och privata företag tillsammans med den offentliga sektorn arbetar för lokal utveckling av landsbygden.

marken från markägarna. Ersättningen kommer att ligga runt 10 000 kr per hektar och år för produktiv jordbruksmark. Slingan kommer att vara 3 meter bred på jordbruksmark och sås med gräs som putsas 2-3 gånger per år.

Föreningen Vellinge Ridstigsförening ska stå för underhåll av ridvägarna och det bygger på ideella krafter. Medlemsavgiften kommer att vara 300 kr per år och armbindel ska bäras av ryttaren. Hemsidan ska vara en länk till medlemmar för information och det ska ordnas utbildningar i hur man rider i jordbrukslandskapet. Vellinge ridstigsförening kommer att ha sitt första årsmöte i april 2010 och invigning den 1 maj 2010.

Frostenssons erfarenhet är att det är viktigt att skriva avtal med markägarna och att den kortaste avtalstiden är fem år⁴. Vid bidragsansökningar är det en förutsättning att kontraktet är noga skrivet och att allt, det vill säga uppröjning av buskar, byggandet av broar med mera, är inskrivet. Att driva dessa projekt tar mycket tid och vid markägarkontakter är ofta ideella krafter bra, menar Frostensson.

På föreningens hemsida (Vellinge ridstigsförening u.å. [online]) står det att föreningen är ideell och partipolitiskt obunden. Målet för föreningen är att skapa ett trafiksäkert ridstigssystem för ryttare i kommunen och turister. Deras syfte är att ge ungdomar kunskap i utridning och hur de ska hantera sin häst i denna miljö. Vidare vill föreningen skapa ett attraktivt ridstigssystem även för de kommersiella hästaktörerna i kommunen. På hemsidan finns ridregler och nyheter samt information om områdesansvariga och möjlighet att bli medlem.

Sjöbo

Sjöbo kommun ligger i sydöstra Skåne och i halva kommunen finns områden som lämpar sig väl för ridning i landskapet med torr fin sandmark men det finns även trakter där tillgängligheten är begränsad. Kommunen är en av de som tidigast arbetat aktivt med att öka tillgängligheten för ryttare i landskapet.

Ylva Wallström är kommunalt hästansvarig i Sjöbo kommun och har deltagit i utvecklingen av hästverksamheten och arbetet med att förbättra ridmöjligheterna i kommunen. Vid ridslingeträffen (2010-02-22) delade Wallström med sig av sina erfarenheter. 2003 genomfördes en kartläggning av hästnäringen i Sjöbo kommun och slutsatsen var att näringen har stor betydelse i kommunen och att möjligheten att rida ut i landskapet var viktig och angelägen. Hästägare och markägare bjöds in till ett möte där utvecklingen av ridmöjligheter diskuterades och var det fanns ett behov, man frågade ryttare var de rider, hur de rider och om det fungerade bra eller dåligt. Diskussionerna och intresset medförde att ett projekt startades av Sjöbo kommun för att vidare utreda hästverksamhetens utveckling och förslag till bättre ridmöjligheter. Efter kontakter med markägare och ryttare i hela kommunen utkristalliserades ett förslag på den första ridelden och ridslingan. En ridled från Övedskloster till Snogeholm och en ridslinga öster om Lövestad konstaterades som lämpliga och sedan började man kontakta markägare. Wallström berättar att förhandlingar om markarrende för ridslingor tar mycket tid och att det är ett måste att ha kontrakt på aktuell mark. Ju färre markägare som behöver blandas in desto bättre är det, menar Wallström.

Förslaget innebär att Sjöbo kommun anlägger, underhåller och betalar arrende för ridslingorna. De nya möjligheterna får utnyttjas gratis av ryttarna och det finns regler för hur de får användas. Wallström förklarade att Sjöbo kommun jämställer ridslingorna med andra idrottsanläggningar som finns i kommunen. För brukarna är ridslingorna rekreation och det är något som är viktigt att satsa på.

⁴ För att få Landsbygdsutvecklingsmedel för investeringar som t.ex. broar, röjning med mera måste det bifogas ett femårigt avtal för den aktuella sträckan i ansökan.

Det kan vara problem med att få markägarna att binda sig till kontrakt som spänner över lång tid, erfar Wallström. Det finns en vilja att kunna utvärdera hur stort trycket blir från ryttare och hur frekvent användningen är. Wallström har egna erfarenheter av att ha kontakt med markägare på en ridslinga men när en av markägarna nekat till avtal har hela projektet fått läggas ner eller planerats om. Wallström påpekar att det är viktigt att motivera markägarna med fördelen att de genom anläggandet av ridslingor vet var ryttarna rider.

I en utredning (Wallström 2005) med förslag till hur Sjöbo kommun kan stötta hästrelaterad verksamhet konstaterar man att ridslingor och ridleder ökar kommunens attraktivitet och är en viktig del av kommunens marknadsföring. Vid framtida planering av kommunens infrastruktur bör utvecklingen av ridvägar tas med. I utredningen ges exempel på att vid anläggandet av gång- och cykelbanor kan en ridväg dras parallellt med dessa. Vidare tar utredningen upp positiva följder som etableringen av ridslingor innebär för kommunen och dess invånare. Det ger förutsättningar för säker ridning och innebär att ryttarna inte behöver rida tillsammans med motortrafik, nya promenadvägar som kan utnyttjas av fler än ryttarna, man undviker konflikter med markägare, markägarna får möjlighet att påverka var ridning får ske och de får möjlighet till inkomst av mark som ej är lämpad för odling, dessutom ökar det värdet på fastigheter/hästgårdar i området.

DISKUSSION & REFLEKTION

Uppsatsen visar svar på problemformuleringens första fråga att det finns ett intresse att planera och förbättra möjligheterna för ryttare att rida ut i det skånska åkerlandskapet.

I de tre kommunerna som jag har studerat har man fångat upp problematiken med brist på lämpliga ridvägar och startat projekt för att inventera behoven och lösa problemen. I Ängelholm och Sjöbo har utredningar som genomförts i kommunen pekat på det tydliga behovet av bättre och fler ridmöjligheter i landskapet. I Vellinge ligger grunden till ridslingorna i ett utvecklingsarbete som forskare från SLU tillsammans med Länsstyrelsen i Skåne och kommunens tjänstemän arbetat med. Dessa tre kommuner har gemensamt att de inom sina kommungränser har områden med stora jordbruksarealer med få möjligheter att röra sig i, där det också finns många ryttare och hästar.

Ser man på problematiken på en regional nivå är det tydligt att det inte funnits någon gemensamt policy och samverkan tidigare, Johansson & Bramryd (2008) påpekar bristen i sin rapport *Inventering och förslag till samordning av ridleder i Skåne*. Jag deltog i februari 2010 på en regional ridslingeträff anordnad av den nybildade ideella föreningen Hästen i Skåne. Det framkom tydligt att denna förening vill arbeta för hästen som en del av samhället och styrka dess ställning. Här finns en kraft som kan öka det regionala arbetet och samarbetet mellan kommuner i regionen. Föreningen håller på att etablera sig och meningen är att de genom träffar och möten ska hjälpa och stödja arbetet vid utveckling av bland annat ridslingor. Det finns ett behov av att hästen får ta plats i kommunernas planering av det framtida samhället om hästen fortsätter att vara en så populär hobby och sport som den är idag för många människor.

Mitt svar på problemformuleringens andra fråga är att det finns olika sätt att lösa problematiken. En början kan vara att inventera hästnäringarna i kommunerna och sedan kalla till informationsmöten och lyssna på vad ryttarna vill. Detta underlag kan sedan användas för att välja ut lämpliga områden där det råder brist och begränsad tillgänglighet. I de tre exempelkommunerna har hittills inga ridslingor invigts men utvecklingen av dem är aktiv. I Ängelholm har kommunen startat ett hästråd som har fått till uppgift att arbeta fram förslag på ridslingor och söka pengar för ändamålet. Som en del av projektet har man startat en ideell förening, Ängelholms terrängryttare, som ska samla ryttarna i en organisation. I Vellinge finns en liknande tanke och här finns föreningen Vellinge ridstigsförening. I Sjöbo kommun har man valt att satsa på ridslingor och jämställa dessa med andra idrottsanläggningar i kommunen. Därför anläggs de och sköts av kommunen och ryttarna erbjuds att använda ridslingorna gratis. I de ideella föreningarna ska medlemmarna hjälpa till med skötsel av slingorna och betala en medlemsavgift. Frågan är hur en rimlig medlemsavgift ser ut? I Ängelholm har man valt att starta med 50 kr första året men öppnar sedan för en höjning till cirka 100 kr per år. I Vellinge kommer medlemsavgiften ligga på runt 300 kr per år. Frågan som följer medlemsavgiften är om det är rimligt att ta betalt för att människor ska motionera i vårt landskap. Mitt svar är att i de aktuella områdena där marken innehar ett högt värde som produktionsmark är det nödvändigt att man kompenserar markägaren för det inkomstbortfall en ridslinga kan innebära. I de tre kommunerna har man genom bidrag och ansökta pengar löst problematiken kring ersättning till markägaren men valt att betala ut den på olika sätt. I Ängelholm anser man sig vara unika, deras projekt bygger på att de betalar en engångssumma till markägaren. Det vanliga är att man skriver kontrakt och sedan betalar arrende varje år.

Det kritiska momentet i anläggandet av ridslingor är kontakten med markägarna. Det är deras mark och projekten bygger på deras vilja att samarbeta. Gemensamt för de tre kommunerna är att de alla betonar vikten av att få med sig markägarna och få dem att inse vilka fördelar en ridslinga kan utgöra. Huvudargumentet är att de tack vare slingorna vet var ryttarna rider. Genom att ryttarna organiserar sig i föreningar kan markägarna lättare föra en dialog med dem. I Ängelholm har man delat upp slingorna i olika delar och där det är möjligt använder man de lokala nätverken som finns i kontakten med markägare. Projektledaren Larson menar att det så långt det går är bra att använda de lokala nätverken.

I de konstaterade områdena är meningen att det ska anläggas ridslingor. Jag har genom mina studier av det aktuella ämnet kommit till insikt att det är tämligen nytt att arbeta med att anlägga ridslingor för att öka tillgängligheten i det odlade slättlandskapet och därför finns det inget resultat av funktionen och värdet av ridslingorna i kommunerna.

Mitt svar på den tredje ställda frågan är att det finns många positiva effekter av att utveckla tillgängligheten både på kommunal nivå och regional. Uppsatsen har främst koncentrat sig på anläggandet av ridslingor på en lokal nivå, men i regionen skulle hästturismen få ett uppsving om det fanns säkra och trevliga ridleder (Johansson & Bramryd 2008, sid 6). Anläggandet av ridslingor i det produktiva jordbrukslandskapet är i sin början och det finns en stor möjlighet att lära av dessa projekt. I en utredning med förslag till hur Sjöbo kommun kan stötta hästrelaterad verksamhet (Wallström 2005) står det att etableringen av ridslingor ger förutsättningar för säker ridning och innebär att ryttarna inte behöver rida tillsammans med motortrafik, det ger nya promenadvägar som kan utnyttjas av fler än ryttarna, man undviker konflikter med markägare, markägarna får möjlighet att påverka var ryttarna rider och de får möjlighet till inkomst av mark som inte är lämpad för odling och dessutom ökar det värdet på fastigheter/hästgårdar i området.

Hästen är unik i det faktum att den är ett mycket stort husdjur som stundtals befinner sig i samhället bland många människor. Detta skapar ibland problem då inte alla människor trivs med att dela sin motionsväg med ryttare och deras hästar (Persson 2003, sid 15). Enligt lag får en häst inte ridas eller ledas på en gång- och cykelbana utan hänvisas till den trafikerade vägen bredvid vilket sällan är en god lösning. Att få bort ryttarna från trafikerade vägar innebär en ökad säkerhet för ryttarna och bilisterna. Det är vanligast med trafikolyckor där ryttare eller hästekipage är inblandade på vägar med hastighetsbegränsningen 70 km/h (Pinzke & Elgåker, 2008). I denna hastighet kan konsekvenserna av en olycka bli förödande. Därför är det en intressant lösning att låta anlägga ridvägar intill cykelbanor precis som man föreslår i Sjöbo (Wallström 2005).

En annan positiv effekt av anläggandet av ridslingor är att det ökar tillgängligheten i det intensivt odlade jordbrukslandskapet som kan vara otillgängligt för många fler än ryttaren. Allemansrätten innebär att odlad mark inte får beträdas och det betyder att det är landvägarna som människor i detta landskap hänvisas till. Det är inte bara ryttarna som kan utnyttja dessa slingor, det är ett sätt att få bättre rekreationsmöjligheter för alla människor. Detta var en av anledningarna till att projektet i Ängelholm beviljades sina sökta bidrag. En lösning är så kallade beträdor, som kan fungera bra i denna typ av landskap.

Problematiken beror främst på den ökade konkurrensen kring den goda jordbruksmarken. Jorden är lantbrukarens levebröd och utsätts för ett ökat tryck från samhället vad det gäller en bättre tillgänglighet i landskapet. Ryttaren vill i sin tur kunna rida ut sin häst i naturen utan att behöva ta stora säkerhetsrisker som ridning på trafikerade vägar utgör. Fogelberg (2009, sid 20) nämner att det finns en förändrad syn på vårt omgivande landskap, det är inte längre bara ett livsnödvändigt element utan värderas mer utifrån hur det kan användas. I framtiden med en trolig ökad befolkningsmängd och

förändrade klimatvillkor kommer Skåne troligen vara en attraktiv plats för många och därmed kommer markens värde öka ytterligare. Finns det då plats för hästen? Genom att redan idag ta tag i problematiken och utveckla fungerade system med ridslingor och ridleder dit häst och ryttare är hänvisade kan konflikter mellan markägare och ryttare minskas. Tydligt är att kommuner har ett stort ansvar genom sina monopol på mark- och vattenanvändning.

Problematiken med att inte kunna rida ut i landskapet är inte unikt för dessa områden. De beskrivna områdena är otillgängliga då de består av produktiv jordbruksmark och då innebär allemansrätten att de inte får beträdas. I många andra länder finns ingen allemansrätt och det innebär en liknande situation. I England finns det *bridleways*.

Mitt svar har följande perspektiv: i denna problematik finns det tre aktörer: markägaren, ryttaren och kommunen. Jag har i min uppsats intervjuat två personer i Ängelholms kommuns projekt för att få en förståelse hur deras arbete har gått till, jag har fått deras perspektiv. Sedan finns markägarens perspektiv. Jag har inte intervjuat någon representant men genom mina studier fått en bild av deras problematik, det är deras mark som de livnär sig på och de bestämmer hur den ska användas. När ryttare inte respekterar detta och rider på odlad mark bryter de mot allemansrätten. Det kan finnas en risk att markägare ställer sig frågan varför de ska medverka i ridslingeprojekt överhuvudtaget? Men dagens jordbrukslandskap hyser många hästar och problematiken kvarstår om man inte förbättrar systemet. Kommunens perspektiv är att samordna de olika intressena och de kan genom ett utbyggt ridvägsnät få marknadspositiva fördelar.

Mitt svar bygger på intervjuer, litteraturstudier samt en regional ridslingeträff anordnad av Hästen i Skåne. Det finns en del rapporter om hästens betydelse för samhället och tydligt är att det idag en av de sporterna som engagerar flest tjejer och antalet hästar och hästintresserade ökar. Jag valde att intervjua två personer som engagerat sig i ett ridslingeprojekt i Ängelholms kommun, kommunens representant och projektledaren. Materialet sammanställdes för att ge en beskrivning av projektet i Ängelholm. Informationen och erfarenheterna som delgavs på ridslingeträffen i Höör var givande. Jag fick möjlighet att se en del av verkligheten och hur samtalet ser ut på regional nivå.

Jag har genom mina studier och intervjuer fått en förståelse för hur man dagsläget arbetar på både kommunal och delvis regional nivå för att öka tillgängligheten för ryttare i områden med många människor och intensiv lantbruksproduktion. Min förhoppning är att uppsatsen ska leda till ökad medvetenhet och vidare utveckling av ridning och tillgänglighet i det aktuella landskapet och även ligga till grund för en generellt ökad tillgänglighet i vårt landskap.

De tre projekten är nya och ännu inte avslutade, det innebär att det inte finns något resultat från hur ridslingorna fungerar. En framtida studie om hur projekten och ridslingorna har fungerat gällande markägarkontakter, anläggning, skötsel och ekonomi skulle ge värdefull information och lärdomar inför liknande projekt. Projektet i Ängelholm kommun är intressant då det ska anläggas tre ridslingor i olika landskap; slätt- och jordbrukslandskapet, det tätortsnära landskapet samt i skogsbygd. Här finns en möjlighet att jämföra och utvärdera resultatet. Generellt är området ganska utforskat men jag har tydligt upplevt att det idag uppmärksammas mer.

KÄLLFÖRTECKNING

Otryckta källor

Muntliga källor

Hansson, Lene. Ängelholms kommuns representant i Hästrådet, Ängelholm. Intervju (2010-02-18)

Larsson, Nils-Inge. Projektledare för Hästrådet, Ängelholms kommun, Munka Ljungby. Intervju (2010-02-26)

Minnesanteckningar

Regional ridslingeträff. Hästen i Skåne. Höör. (2010-02-22)
Medverkande:

Bent, Barbro. Projektledare för Hästen i Skåne,
Frostensson, Andreas. Miljöinspektör från Vellinge kommun,
Wallström, Ylva. Kommunalt hästansvarig i Sjöbo kommun.

Årsmöte, Ängelholms terrängryttare. Munka Ljungby. (2010-03-18)

Internet

Bexelius, Elsa & Johansson, Dag. (2006) *Hästen i Sverige– betyder mer än du tror*. [online]
Uppsala: Nationella Stiftelsen för Hästhållningens Främjande. Tillgänglig:
<http://hippocampus.slu.se/hasten.pdf> [2010-03-11]

Borglund, Liv. *Nyckeln till hållbarhet: Förstå sammanhanget. Hippson*. Hemsida. [online] (2008-05-23) Tillgänglig: <http://www.hippson.se/cldoc/36084.htm> [2010-03-20]

Fogelberg, Anna.(2009) *Rekreation i den stadsnära landsbygden*. [online] Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. Självständigt arbete i landsbygdsutveckling. Tillgänglig:
http://stud.epsilon.slu.se/438/2/fogelberg_a_090820.pdf [2010-03-20]

Gröndahl, Gittan & Nyman, Sara. Red. (2002) *Hästen för arbete, sport och fritid. Ramprogram för hästforskning vid SLU och SVA 2002–2010* [online] Uppsala: SLU & SVA. Tillgänglig:
<http://www2.slu.se/forskning/amne/vetmed/hasten.pdf> [2010-03-11]

Hästen i Skåne. Hemsida. [online](2010) Tillgänglig: <http://www.hasteniskane.se/>[2010-03-14]

Johansson, Michael & Bramryd, Torleif. (2008) *Inventering och förslag till samordning av ridleder i Skåne – Förstudie rörande regionala ridleder i Skåne*. [online] Miljöstrategi, Campus Helsingborg, Lunds universitet. Tillgänglig: <http://www.hassleholm.se/17421> [2010-03-16]

Larsson, Anders; Melchert, Daniel; Haaland, Christine; Peterson, Anna; Gyllin, Mats. (2007) *Slutrapport Regionala landskapsstrategier för Vellinge kommun/sydvästra Skåne*. [online]
Tillgänglig: [http://74.125.77.132/search?q=cache:f3iP925n26k\]:www.lst.se](http://74.125.77.132/search?q=cache:f3iP925n26k]:www.lst.se)

/NR/rdonlyres/E00A0EFD-627F-4585-94733A8094E1852/90822/ Vellingerapport.pdf+Regionala +Landskaps strategier+f%C3%B6r+Vellinge+ kommun/sydv%C3%A4stra+Sk%C3%A5ne+%E2%80%93+fr%C3%A5n+strand%C3%A4ng+%C3%B6ver+S%C3%B6dersl%C3%A4tt+till+backlandskapet&cd=1&hl=sv&ct=clnk&gl=se [2010-03-23]

Lindeberg, Carina. (2006) *Hästar och bebyggelse i Vellinge*. [online] Tillgänglig: http://www.vellinge.se/Global/Bygga_bo_miljo/Miljo/H%C3%A4star%20och%20bebyggelse.pdf [2010-03-10]

LRF Konsult, *Åkermarkspriser för helåret 2009*. Hemsida. [online](2010) Tillgänglig: <http://www.konsult.lrf.se/press/pressmeddelanden/Akermarkspriser-for-helaret-2009/> [2010-03-10]

Persson, Hanna.(2003) *Planering för tätortsnära ridning– mer än bara ridbus*. [online] Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för jordbrukets biosystem och teknologi (JBT). Specialmeddelande 244. Tillgänglig: <http://www.jbt.slu.se/publikationer/specialmeddelande/specmed-244.pdf> [2010-03-15]

Persson, Per. (2005) *Kartläggning och analys av hästverksamheten i Sverige*. [online] Jordbruksverket. Rapport 2005:5. Tillgänglig: http://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_rapporter/ra05_5.pdf [2010-03-24]

Pinzke, Stefan & Elgåker, Hanna.(2008) *Trafiksäkerhet till häst* [online]Tillgänglig: <http://www.jbt.slu.se/nmaoh/lgf/Slutrappport%20SLF%20Trafiks%C3%A4kerhet%20h%C3%A4st%20080703.pdf> (2010-03-25)

Region Skåne, *Strukturbild för Skåne*. Hemsida. [online](2010-01-14) Tillgänglig: <http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=280120> [2010-03-10]

Skogberg, Rolf. (2006) *Hästverksamhet på annans mark - en handledning för att skapa ridleder och lokala ridslingor*. [online] LRF. Tillgänglig: http://www.lrf.se/PageFiles/7919/Handledning_ridleder.pdf [2010-03-20]

Svala, Catharina. (2002) *Hästen i landskapet*. [online] Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för jordbrukets biosystem och teknologi (JBT). Specialmeddelande 240. I SSN 1104-7321. Tillgänglig: <http://www.jbt.slu.se/publikationer/specialmeddelande/specmed-240.pdf> [2010-03-15]

Svenska Ridsportsförbundet, *Om ridsport*. Hemsida. [online](2008-10-15) Tillgänglig: <http://www3.ridsport.se/Svensk-Ridsport/Organisation/Statistik/> [2010-03-16]

Transportstyrelsen. Hemsida. [online](2009-05-28) Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trafikregler-vagmarken/Trafikregler/Hastar-i-trafiken/> [2010-03-08]

Wallström, Ylva. (2008) *Hästen i Skåne- en översikt*. [online] Tillgänglig: [http://www.hasteniskane.se/modules/core/downloader.php?fileid=2&filename=Hästen i Skåne - en översikt.pdf](http://www.hasteniskane.se/modules/core/downloader.php?fileid=2&filename=Hästen+i+Skåne+-+en+översikt.pdf) [2010-03-20]

Wallström, Ylva. (2005). *Kartläggningen av hästrelaterade utvecklingsmöjligheter i Sjöbo kommun* [online] Sjöbo kommun. Tillgänglig:
<http://www.sjobo.se/upload/5102/Kartl%C3%A4ggning%20Sj%C3%B6bo.pdf> [2010-03-20]

Vellinge ridstigsförening. Hemsida. [online](u.å) Tillgänglig:
<http://vellingeridstig.se/index.php/start> [2010-03-19]

Tryckta källor

Andersson, Marianne. (2009) *Allemansrätt och ridning på annans mark*. Hästen i Skåne.

Bonorden, Bibbi. (2008). *Hästen i kommunen betyder mer än du tror - en praktisk guide för kommunens medarbetare*. Stockholm: Nationella stiftelsen för hästhållningens främjande.

Elgåker, Hanna.(2006). *Hästen i lundalandskapet och hästen som ekonomisk faktor i Lund*. Lund: Kultur- och fritidsförvaltningen, Lunds kommun.

Gyllin, Mats; Haaland, Christine; Larsson, Anders; Peterson, Anna. (2008) *Beträdor och andra grönstråk. Om landskapets åtkomlighet i fullåkersbygden*. Gröna fakta 2:2008.

Kvale, Steinar. (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Lantz, Annika. (1993) *Intervjumetodik*. Lund: Studentlitteratur.

Pedersen, Claus.(2004) *Hästar och bebyggelse. Underlag för den fysiska planeringen*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län. Rapportserien Skåne i utveckling: Rapport 2004:17.